

XXXIV Encuentro Arquisur.
XIX Congreso: "CIUDADES VULNERABLES. Proyecto o incertidumbre "

La Plata 16, 17 y 18 de septiembre.
Facultad de Arquitectura y Urbanismo – Universidad Nacional de La Plata

EJE: Investigación
Área 1 – PROYECTO ARQUITECTÓNICO Y URBANO

GENERACIÓN DE ESPACIO PÚBLICO A PARTIR DEL PROYECTO URBANO: EL CASO DE PUERTO NORTE EN ROSARIO.

Villacorta, Ramiro⁽¹⁾

Rocca, María Julia⁽²⁾

Centro de Investigaciones Urbanas y Territoriales - Facultad de Arquitectura y Urbanismo
Universidad Nacional de La Plata, La Plata, Argentina

ramirouno@yahoo.com.ar ⁽¹⁾; mariajuliarocca@hotmail.com ⁽²⁾

PALABRAS CLAVE: ESPACIO PÚBLICO - PROYECTO URBANO - PUERTO NORTE

INTRODUCCIÓN

El Proyecto Urbano, instrumento que caracteriza el urbanismo contemporáneo, cuenta hoy con numerosas experiencias así como reflexiones en el campo teórico. Ya sea como piezas de recalificación o reestructuración de la ciudad consolidada, o como nuevas centralidades que estructuran la ciudad dispersa, los Proyectos Urbanos constituyen componentes fundamentales del repertorio urbanístico, sin los cuales sería imposible prefigurar y comunicar la imagen objetivo del territorio que se está proyectando (Aguilar.M, 2002). En la concepción del Proyecto Urbano sustentada por Borja (2003), el espacio público debe favorecer la participación ciudadana, la construcción de identidad cultural, integración urbana y social, y contribuir a la calidad urbana.

Con ese marco, esta ponencia presenta avances del estudio de caso del Proyecto Urbano de Puerto Norte de la ciudad de Rosario, en Argentina, desarrollado en el trabajo denominado "Intervención urbanística en áreas de expansión urbana: el Espacio Público como instrumento integrador del Proyecto Urbano"¹. Se pone énfasis en la concepción y diseño del Espacio Público en el proyecto urbano (en adelante PU) entendido como instrumento de intervención y transformación de la ciudad. En este sentido es importante considerar la puesta en valor del Espacio Público como herramienta para abordar la vulnerabilidad social en las ciudades.

Una larga tradición en planificación municipal caracteriza a Rosario donde, entre otras políticas de desarrollo urbano, se destaca la sostenida creación de espacio público de

¹ Proyecto desarrollado en el marco de la beca de investigación tipo A (2013) otorgada por la Secretaría de Ciencia y Técnica de la Universidad Nacional de La Plata, bajo la dirección de la Arq.Esp.María Julia Rocca con sede en el Centro de Investigaciones Urbanas y Territoriales.

magnitud y calidad particularmente sobre el frente costero. Así, paralelamente al mejoramiento y ampliación de la oferta de espacios de encuentro e integración social, se desarrollan programas gastronómicos, deportivos, recreativos y residenciales sobre la costa del río, que propician diversas oportunidades de inversión del sector privado. (Levin, 2011)

Es posible identificar dos estrategias vinculadas a la recuperación del frente costero: una que alcanza la escala de proyecto territorial, donde la creación de espacio público incorpora intervenciones y programas, resueltos sobre espacios concesionados. Otra corresponde al proyecto urbano que define una nueva centralidad urbana desde un modelo de gestión mixto.

A partir de estas consideraciones, la ponencia desarrolla un análisis crítico del caso Puerto Norte, en base a observar la cumplimentación de los objetivos y enunciados del Plan Especial referidos al espacio público sobre el territorio real. La metodología se basa en la revisión bibliográfica referida a la temática del proyecto urbano y el espacio público; y el análisis de documentos oficiales, artículos periodísticos e imágenes satelitales.

Del proceso investigativo se constata que si bien el PU de Puerto Norte ha producido una serie de operaciones urbanas alentadoras que incluye la incorporación de una importante superficie destinada a espacio público vinculada a la costa, se ha verificado un tratamiento diferenciado en el avance de su materialización. Esto sustenta la hipótesis de investigación que señala que en modalidades de gestión público-privada, el diseño y la materialización del espacio público tiene una condición subordinada respecto a los restantes componentes del proyecto urbano.

LAS POLÍTICAS DE ESPACIO PÚBLICO EN ROSARIO: la ciudad y su espacio público como motores de la intervención.

El Plan Urbano es la figura del planeamiento en la que se define el proyecto urbanístico deseado y posible de transformación a futuro de la ciudad. En el caso de Rosario, esta iniciativa se basa en el convencimiento de que el logro de un desarrollo urbano sustentable exige una adecuada planificación territorial, que aborde un conjunto complejo de variables: la gestión de los grandes temas de escala metropolitana y el ordenamiento del suelo en términos de accesibilidad y movilidad, la provisión de infraestructura, la construcción de vivienda, el desarrollo de usos productivos y de servicios y la preservación del patrimonio urbano y ambiental. En relación a la intervención sobre el espacio público, se destacan particularmente dos ejes de transformación estructural de la ciudad: las centralidades urbanas y el frente costero. El primero hace referencia a los sectores de la ciudad donde, en torno a espacios públicos de distinto carácter, se agrupan funciones y usos que ofrecen servicios a amplios sectores de población, mientras que el segundo aborda la consolidación del carácter público de la costa con la incorporación de nuevos espacios y recorridos, la utilización sustentable del río desde el punto de vista productivo y recreativo y su protección como recurso natural y paisajístico. (Levin, 2011).

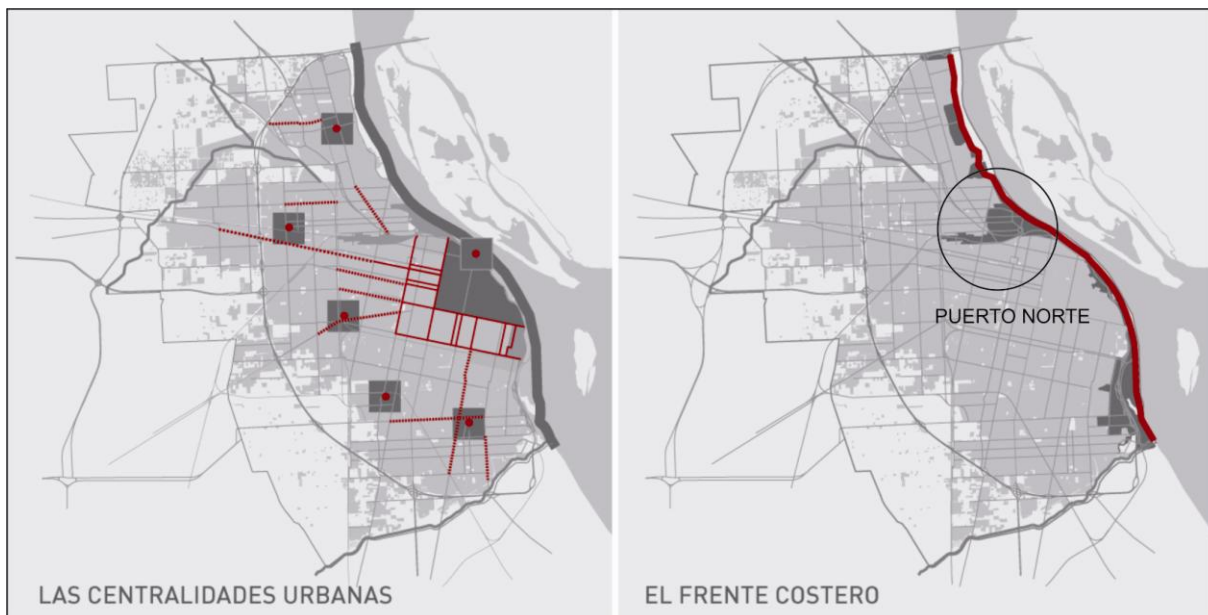


Fig.1: Las Operaciones Urbano-Territoriales del Plan Urbano Rosario vinculadas al tratamiento del espacio público (Eje 1: Las Centralidades Urbanas y Eje 2: El Frente Costero).

Fuente: Plan Urbano Rosario 2007 - 2017 editado por la Secretaría de Planeamiento de la Municipalidad de Rosario.

Dentro del eje del Frente Costero, el caso de Puerto Norte constituye una nueva centralidad, considerada una de las intervenciones urbanísticas más importantes de la ciudad de Rosario en la contemporaneidad. Esta intervención consiste en la reurbanización progresiva de unas 100 has, estratégicamente ubicadas en una zona próxima al área céntrica de la ciudad, que se caracteriza por haber sido un nudo crítico de transporte ferroviario y portuario durante gran parte del siglo XX. En la actualidad, la zona se presenta como un área de oportunidad en la planta urbana consolidada, por sus atributos paisajísticos y su posicionamiento, lo cual brinda la posibilidad de garantizar la continuidad del acceso público a la costa del Paraná, unir el norte con el centro de la ciudad y lograr una efectiva recuperación y sustentabilidad de un patrimonio industrial altamente significativo. El proyecto de recuperación para la ciudad de esta ex-área portuaria es promovido por la Secretaría de Planeamiento municipal, y se guía por un master plan con siete Unidades de gestión y, dentro de cada una, un plan de detalle que define los espacios públicos, densidades, exigencias de preservación, usos y morfología edilicia. En general, se alterna entre la tipología de la torre exenta y torre sobre basamento en tira que toma como referencia a los silos. Por exigencia municipal, el 42% del total de la superficie está destinada a espacios abiertos de uso público que deben ser materializados por los propios desarrolladores.

En relación al sentido estratégico de los proyectos urbanos inscriptos en el marco del plan y al protagonismo del sector público como promotor de estas operaciones, la gestión municipal ha propuesto un eje de intervención centrado en la creación y tratamiento del espacio público. La estrategia público-privada en Puerto Norte favorece los intereses de la comunidad al propiciar el mejoramiento y ampliación de los espacios de integración de la sociedad y a la vez presenta oportunidades de inversión rentable para el sector privado al propiciar programas gastronómicos, deportivos, recreativos y residenciales sobre la costa del río.

EL PROYECTO URBANO DE PUERTO NORTE:

El modelo de gestión público-privada y su incidencia en la generación de espacio público.

El caso de Puerto Norte, en el marco de las políticas urbanas municipales a partir de 2003, ha buscado promover la inversión privada para ejecutar las obras, reservando para el Estado la posibilidad de captar los beneficios generados por el desarrollo urbano para poder canalizar las necesidades de las áreas más carenciadas. Al exponer los lineamientos de esta política, la Secretaría de Planeamiento manifestó la intención de evitar que los desarrollos inmobiliarios privados conviertan al río en un espacio casi privado (como Puerto Madero) y, por el contrario, exigir la donación de tierras frente a la costa para parques públicos y avenidas, además de construir frente a la costa las ramblas y paseos frente al río (Cuenya, 2011). De este modo, el instrumento para la concertación público-privada es el Régimen de Concesión con Obra Pública, que permite la ejecución de obras en el espacio público con financiamiento del sector privado.

En el proceso de planificación de Rosario, se ha desarrollado una intensa y constante gestión de suelo, acompañada de una planificación urbanística de las áreas de nuevo desarrollo. Ese proceso ha dado como resultado una de las transformaciones más trascendentales: la reconversión del antiguo puerto como operación apuntalada en el recupero del patrimonio productivo, industrial o ferroviario que incorpora a la ciudad áreas e instalaciones desafectadas de su uso original y transformadas en espacios vitales. Por normativa establecida por la Secretaría de Planeamiento de Rosario para toda el área de Puerto Norte, se debe garantizar el acceso al río para el uso público y conservar su patrimonio edilicio, aunque albergue nuevas funciones (Levin, 2011).



Fig.2: Proyecto Urbano Puerto Norte en Rosario.

Fuente: Elaboración propia a base de fotomontaje del PU sobre imagen satelital.

La primera fase del proceso de desarrollo de Puerto Norte se inicia a partir de la venta que realiza el ONABE del predio destinado a la instalación del Shopping Alto Rosario y Parque Scalabrini Ortiz en el año 2001. En el año 2004 el municipio llama a Concurso Nacional de Ideas y Anteproyectos para incorporar a la ciudad las casi 100Ha. desafectadas de su uso original. El concurso de ideas fue primordial para establecer un nivel de debate, técnico y ciudadano, a fin de revalorizar con nuevos significados y roles de centralidad la densa malla de instalaciones ferroporcuarias que constituían una barrera infranqueable de acceso a la

costa. Con los resultados obtenidos del concurso se definieron los trazados públicos, la estructura de espacios verdes y el esquema de densidades que da forma al “Plan Especial de Puerto Norte” sustentado en la división del sector en 8 unidades de ejecución, para incorporar y articular la acción conjunta de actores públicos y privados.

El PU de Puerto Norte se estructura a partir de la Avenida de la Costa (E.López) que articula dos localizaciones posibles en el proyecto: unidades de gestión cercanas al paseo costero sobre el borde litoral (UG 1, 2.1, 2.2, 5 y 6) y unidades de gestión en la trama urbana (UG 1,3,4 y 7). Otras dos avenidas (Francia y Cándido Carballo) vinculan el paseo costero con la trama urbana completando el esquema vial del área. Con el objetivo de plasmar la premisa principal del proyecto referida a la integración entre la ciudad y el río, se ha buscado una relación armónica entre lo construido y el espacio verde, entre llenos y vacíos. De esta manera, se define el posicionamiento de los bloques de edificación en dirección perpendicular al río para no interrumpir las visuales, junto con la propuesta de plantas bajas libres que favorezcan una continuidad espacial y visual del paisaje del río.

En este sentido, la definición de densidades, tipologías edilicias y alturas responde a un criterio general de organización del área, basado en el reconocimiento del entorno barrial existente, de la presencia de la barranca y el río, de la localización de los grandes parques urbanos y de la identificación de edificaciones de valor patrimonial que interesa rescatar. En función de estas condicionantes se incorpora: la mayor altura (edificios exentos de 130 m), en los predios más distanciados del tejido residencial y en forma concentrada frente a los vacíos conformados por los grandes parques. Las alturas medias (edificios exentos de 66 m y 45 m) se determinan tomando como referencia a las torres de los silos (localizados en proximidad a las edificaciones de valor patrimonial existentes), y se instalan en situaciones especiales (frente a una avenida, a una parcela sujeta a un proceso de reconversión o encuadrando una plaza que remata en el río. Finalmente, las alturas menores se utilizan en tipos edilicios con volumetrías definidas por las edificaciones que se preservan, estableciendo una transición con la altura de la edificación existente en el barrio ó en los sectores calificados como Áreas de Preservación Histórica (APH).

En referencia a la generación de espacio público, se destaca que a pesar de tratarse en su mayor parte de terrenos privados, se recuperan para el uso público 42 de las 100 hectáreas que integran el área (fig.2), las cuales se incorporan al recorrido costero, en un lugar de fluida y masiva concurrencia pública, garantizada por la libre circulación y uso de los espacios abiertos ubicados en el borde de la barranca y a ambos lados de la avenida. Este recorrido continuo de 1.900 metros lineales está conformado por paseos y pequeñas plazas que vinculan Puerto Norte con Parque Sunchales. Grandes parques, generosas ramblas, importante paseos, nuevas calles (2.500 metros lineales) y avenidas distinguen especialmente a este proyecto, que permite de este modo dar continuidad al sistema ribereño. En este sentido lo más notable es la novedosa integración del sector de Puerto Norte con respecto al resto de la ciudad, porque, en rigor, esta área no está alejada en absoluto de la zona más concurrida de la ribera (Parque España, el Monumento a la Bandera), pero existían innumerables barreras y obstáculos que lo aislaban del tejido urbano que ahora fueron removida. Por eso, en la actualidad, la zona resulta perfectamente accesible y en forma muy fluida desde el centro de la ciudad.

Acerca del programa del proyecto urbano, se considera que la intervención en Puerto Norte incorpora diversos usos dado que alberga espacios culturales, recreativos, deportivos, gastronómicos, de servicios y de apoyo a la residencia. Su consolidación como operación emblemática en el desarrollo urbano constituye una acción a mantener y reafirmar en los próximos años, con un aprovechamiento y uso predominantemente público, que es el rasgo fundamental que aporta a la actuación en el sector. En relación a la incorporación del uso

residencial, puede mencionarse que la actuación en Puerto Norte aporta además de la inversión en el lugar, otra inversión importante para la adquisición de tierra y/o concreción de infraestructura para vivienda social en otros sitios de la ciudad. De esta manera, se prevee la incorporación de un amplio sector conocido como Barrio Refinería, para implementar una política de preservación barrial y consolidación del tejido residencial existente. Asimismo, en el Plan de Detalle elaborado para los terrenos del ADIF (Administradora de Infraestructura Ferroviaria), se incluyen diferentes programas de vivienda destinados a sectores medios, contemplando también la ejecución de un programa de vivienda social localizado sobre Av. Caseros, destinado a dar una solución habitacional a las familias que hoy viven en el sector en condiciones de precariedad. En este sentido, las interrelaciones entre los distintos programas residenciales se buscan garantizar a través del diseño de los espacios públicos.

LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO URBANO SOBRE EL TERRITORIO REAL: alcances y limitaciones.

A través del análisis de documentos oficiales, artículos periodísticos e imágenes satelitales, fue posible constatar de grado avance de cada una de las unidades de gestión que componen el PU de Puerto Norte, y de esa manera observar la implementación de objetivos y enunciados del Plan Especial referidos al espacio público sobre el territorio real.

En la Unidad de Gestión 1: FACA-AFA (Federación de Agricultores Cooperativas Argentinas y de Agricultores Federados Argentinos), se prevee un conjunto residencial y comercial donde se combinan edificios de 7 y 23 plantas de altura de distintas tipologías (torre, placa, bloque en L) proponiendo basamento comercial, viviendas, oficinas, hoteles, servicios gastronómicos y recreativos. En materia de espacio público, un paseo peatonal sobre el eje central del conjunto vincula los distintos edificios y remata en una plazoleta sobre la barranca y el río Paraná. Esta idea de espacio público continuo favorece la integración entre la trama urbana y el río, a la vez que propicia la apropiación de la comunidad a través de las actividades comerciales, culturales y recreativas que se proponen en él. En la actualidad, este proyecto no registra ningún grado de avance sobre las obras privadas ni sobre la ejecución del espacio público.

Con respecto a la Unidad de Gestión 2.1 (Forum Puerto Norte), se conforma un conjunto arquitectónico que armonice los edificios preexistentes con la nueva edificación. A nivel programático, se propone uso residencial conformado por 300 departamentos, distribuidos en torres de 10 plantas, combinado con la recuperación de algunos edificios de alto valor patrimonial destinados a oficinas, con comercios, locales gastronómicos, una guardería náutica e instituciones culturales. En materia de espacio público, el proyecto se organiza en torno a un gran patio central de uso privado delimitado por plazoletas de uso público, que garantizan la libre circulación sobre el borde del agua. Este tipo de espacio público se presenta de modo fragmentario a través de plazoletas con una función predominante de acceso a los edificios privados. En la actualidad, este proyecto presenta una ejecución total de las obras privadas al tiempo que registra un grado de avance correspondiente a la mitad de las obras sobre espacio público, ya que han sido ejecutados los paseos peatonales sobre la barranca pero no así las plazoletas públicas que rodean a los edificios privados.

Acerca de la Unidad de Gestión 2.2 (Ciudad Ribera), el plan contiene un programa de 400 unidades de vivienda, oficinas y locales comerciales en la planta baja de los edificios, incorporando también un hotel boutique de tres niveles (que se instala utilizando la estructura de los silos), un centro de convenciones de 1500 m² y un espacio para 1000 cocheras y guarderías náuticas localizados en el subsuelo. En materia de espacio público, los edificios se posicionan en torno a una importante plaza pública de 170 m de largo por 100 m de

ancho, la cual remata en la barranca frente al río. Esta propuesta de espacio público continuo propicia la integración del proyecto con el paseo costero sobre el río, a la vez que incentiva la apropiación de la comunidad a través de las actividades comerciales, culturales y recreativas que se proponen en él. En la actualidad, este proyecto presenta una ejecución total de las obras privadas al tiempo que registra un importante grado de avance(70%) de las obras sobre espacio público, ya que ha sido ejecutada la plaza central de escala metropolitana junto a un importante porcentaje del paseo ribereño costero a medio nivel en la barranca del Paraná, restando por materializar únicamente las plazoletas públicas sobre la Avenida de la Costa.

En relación a la Unidad de Gestión 4.1(Manzana 279) a nivel programático, el proyecto contempla la construcción de tres edificios exentos (de 18 plantas), destinados al desarrollo de vivienda colectiva; y una tira de vivienda individual, localizada sobre una nueva calle que se abre entre ambos emprendimientos. En materia de espacio público, las torres se retiran de la línea de edificación, para permitir la conformación de una plazoleta que sirve de ingreso a los edificios; separándose de las edificaciones más bajas por la presencia de los jardines posteriores. Este tipo de espacio público se presenta de modo fragmentario a través de plazoletas con una función predominante de acceso a los edificios privados. En la actualidad, este proyecto no registra ningún grado de avance.

Acerca de la Unidad de Gestión 4.2(Manzana 407), el proyecto contiene un programa predominantemente residencial, conformado a partir de la combinación de edificios exentos (localizados sobre la Av. Caseros y en torno a la rotonda) y conjuntos en tiras de baja altura y en relación con los espacios verdes circundantes, con servicios complementarios a la vivienda. En materia de espacio público, en las plantas bajas de las torres se dispone basamento comercial, al cual se ingresa a través de una amplia rambla que permite aislar los ingresos, separándolos de la circulación vehicular intensa sobre la avenida y generando un nuevo paseo público revitalizado por la disposición de los ingresos a los comercios. Si bien espacio público planteado corresponde a la tipología de paseo público, debido a su dimensión y escala, se trata principalmente de un recorrido de acceso a los comercios ubicados en la planta baja de las torres sin la incorporación de funciones culturales y/o recreativas. En la actualidad, este proyecto registra un grado de avance de mayor paridad entre las obras privadas(65%) y las obras sobre espacio público(40%), ya restan concluir los edificios en torre y las sendas peatonales públicas sobre la Av.Caseros.

Con respecto a la Unidad de Gestión 5(Dolfines Guaraní), se prevee la construcción de tres unidades edilicias diferentes: los conjuntos residenciales denominados comercialmente "Dolfines Guaraní" y "Torre Embarcadero" de 45 pisos cada uno; y el edificio "Nordlink", destinado a oficinas Premium ejecutadas bajo protocolo internacional (aptas para instituciones corporativas), construido utilizando una tipología excepcional que combina distintas alturas de edificación rememorando la conformación arquitectónica de los silos. En materia de espacio público, de forma conjunta con la construcción de las edificaciones privadas se ejecuta la segunda mano de la Avenida de la Costa y un espacio público que se extiende en todo su frente; y se abre una nueva calle en la parte posterior de la parcela: la calle Madres de Plaza de Mayo. En forma lateral a esta última arteria, también se desarrolla un importante estacionamiento público que facilitará el ingreso y egreso a los edificios. De esta manera, quedan conformados dos tipos de espacio público: el de la calle de carácter netamente circulatorio y el de las plazoletas con una función predominante de acceso a los edificios privados. En la actualidad, este proyecto presenta una ejecución total de las obras privadas al tiempo que registra un importante grado de avance(70%) de las obras sobre espacio público, ya que ha sido ejecutada la Av.Madres de Plaza de Mayo junto a un importante porcentaje del paseo costero sobre la barranca del Paraná, restando por materializar únicamente la plazoleta pública sobre el frente del Edificio Nordlink .

En referencia a la UG 6(Predio de Servicios Portuarios), el proyecto urbanístico propone revalorizar la torre elevadora y los silos existentes, incorporando a su vez, una nueva construcción para alojar un hotel internacional. A nivel programático, se sumaban al volumen definido por el silo, dos torres de 40 pisos de alto destinadas a incorporar residencia. Además, la intervención contemplaba la construcción de un edificio bajo la barranca para instalar usos gastronómicos, acompañado de un nuevo recorrido público sobre el borde del agua. En materia de espacio público, a esta intervención le corresponde la construcción de la segunda mano de la Avenida de la Costa, en el tramo comprendido entre calle Madres de Plaza de Mayo y el Bv. Oroño. También la realización del parque público que se extiende sobre el borde de la barranca, desde Parque Sunchales hasta la parcela correspondiente a Ciudad Ribera. Esta propuesta de espacio público continuo propicia la integración del proyecto con el paseo costero sobre el río, a la vez que incentiva la apropiación de la comunidad a través de las actividades gastronómicas, culturales y recreativas que se proponen en él. En la actualidad, este proyecto registra un grado de avance escaso en relación a las obras privadas(30%)y no presenta ningún avance en materia de obras sobre espacio público.

Con respecto a las UG 3 y 7(Predio ADIF-Administradora de Infraestructura Ferroviaria), se encuentra en proceso de elaboración el marco normativo para la reconversión de los terrenos administrados por ADIF y afectados al uso ferroviario. La propuesta para el área fue entregada a este organismo dependiente del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios de la Nación y será convalidada a través de la firma de un convenio urbanístico con el municipio. Esta normativa introduce una nueva modalidad de gestión ya que establece la conformación de una Unidad Ejecutora de infraestructura pública que permitirá al mencionado organismo subastar los lotes conformados. La oferta abarca lotes de entre 1.000 m² y 5.000 m² y las alturas que alcanzarán las edificaciones varían de 13 m hasta 66 m. La superficie correspondiente a la Unidad N°3 de gestión, alcanza los 36,25 ha. están distribuidas en 3 parcelas, a lo largo de Av.Francia. ADIF administra un total de 57 has, de las cuales el 70% se destinará a parque(Parque de las Vías) y espacios de uso público, incorporando al sistema de parques de la Costa Central una oferta paisajística y recreativa de alto potencial. En la actualidad, este proyecto no registra ningún grado de avance sobre las obras privadas ni sobre la ejecución del espacio público, debido a una compleja gestión de transferencia de las tierras de Nación hacia el municipio y una fuerte polarización de intereses públicos y privados en relación al destino final de estas tierras de altísimo valor inmobiliario.

PROYECTO URBANO PUERTO NORTE Unidades de Gestión	PROGRAMA					SUPERFICIES			ESPACIO PÚBLICO													GRADO DE EJECUCIÓN DE OBRAS							
	Residencial		Comercio	Servicios		Total del Predio	Espacio Público		Tipo			Actividades propuestas		Características								Obras de Espacio Público		Obras Privadas					
	Vivienda Premium	Vivienda Social	Hotel	Comercio Diario	Gastronomía	Oficinas	C. Convenciones	m2	m2	% del total	Calle	Paseo	Plazoleta	Plaza	Parque	Circulación	Comercio	Cultura	Recreación	Interno del conjunto	Externo del conjunto	Fragmentado	Concentrado	Integrado a la trama urbana	Integrado al Paseo de la Costa	m2 (estimado)	% del total	m2 (estimado)	% del total
U.G 1 (FACA-AFA)							84.040 m²	37.000 m²	40%																0 m²	0%	0 m²	0%	
U.G 2.1(Forum PN)							21.030 m²	10.515 m²	50%																5.257 m²	50%	68.800 m²	100%	
U.G 2.2(Ciudad Ribera)							21.592 m²	12.955 m²	60%																9.069 m²	70%	49.253 m²	100%	
U.G 3(ADIF)							362.500 m²	145.000 m²	40%																0 m²	0%	s/d	0%	
U.G 4.1(Manzana 279)							18.205 m²	6.372 m²	35%																0 m²	0%	s/d	0%	
U.G 4.2(Manzana 407)							50.500 m²	10.100 m²	20%																4.040 m²	40%	30.810 m²	65%	
U.G 5(Dolfinos Guarani)							16.834 m²	6734 m²	40%																4.713 m²	70%	76.000 m²	100%	
U.G 6(Serv.Portuarios)							25.000 m²	15.000 m²	60%																0 m²	0%	24.300 m²	30%	
U.G 7(ADIF)							570.000 m²	399.000 m²	70%																0 m²	0%	s/d	0%	

Fig.3: Matriz de evaluación de espacio público en PU Puerto Norte (Rosario).
Fuente: Elaboración propia.

Del análisis detallado de la propuesta general de Puerto Norte en conjunto con el desarrollo particular de cada una de las unidades de gestión (UG) resultó posible realizar una evaluación de la situación actual del espacio público en este proyecto urbano. A partir de la lectura de la propuesta original, se reconoce cinco unidades que cuentan con una superficie de predio destinada a espacio público que supera los 12.000 m² (UG.1; 2.2; 3; 5 y 7), relacionado a actividades recreativas. En este sentido, de las cinco unidades, sólo la correspondiente a Ciudad Ribera (UG 2.2) alcanza un grado de materialización que permite el uso y apropiación de los espacios públicos, particularmente la plaza central del emprendimiento, utilizada por la comunidad como terraza al río. Por su parte, las UG 1; 3 y 6 no registran avances en las obras de espacio público mientras que en la UG.7, que incluye el parque público de mayor dimensión de todo el PU(Parque de las Vías), no se han iniciado obras de ningún tipo debido al conflicto por el traspaso de tierras de la ADIF desde el Estado nacional hacia el municipal.

Con respecto a las restantes unidades de gestión que no superan el 50% de superficie de predio destinada a espacio público (UG 2.1; 4.1; 4.2; 5), se trata de emprendimientos destinados a la construcción de viviendas de alta categoría, oficinas premium y locales comerciales donde los espacios públicos principales son del tipo calle o plazoleta de acceso, vinculados a funciones de circulación, accesibilidad y comercio. Sólo tres unidades (UG 2.1; 4.2 y 5) han iniciado las obras públicas y privadas. De las tres unidades citadas anteriormente, sólo dos emprendimientos (UG 2.1:Forum Puerto Norte y UG 5:Dolfines Guaraní) han ejecutado la totalidad de las obras privadas y la mayor parte de las obras sobre espacio público.

CONSIDERACIONES FINALES

Sobre el concepto de calidad de espacio público, Carlos Verdaguer(2005:5) señala que en la concepción de cualquier espacio público se requiere un enfoque integral en el que se solapen todos aquellos aspectos de uso, función, mantenimiento, imagen, inversión o gestión que pueden coadyuvar a su éxito en términos de calidad, entendiendo que su mejor indicador es el uso real que los habitantes hacen de estos espacios. La diversidad de usuarios, la multifuncionalidad y el diseño formal podrían, pues, señalarse como algunos de los rasgos principales de aquellos espacios públicos que se distinguen claramente de otros por los que las personas no hacen otra cosa que pasar lo más rápidamente posible.

En línea con este concepto y al verificar el grado de avance de las obras privadas y públicas en el PU de Puerto Norte, es posible observar que sólo la U.G 2.2(Ciudad Ribera)cumplimenta los objetivos planteados en el Plan Especial y posee un espacio público de alta calidad urbana, en cuanto a la conformación como espacio continuo dinamizado por diversas actividades, lo que favorece una multiplicidad de usuarios. En este sentido, este proyecto presenta un alto porcentaje (60%) de superficie destinada a espacio público (12.955 m²) del cual el 70% ya se encuentra ejecutado, mientras que la totalidad de las obras privadas ya han sido materializadas. De esta manera, esta plaza pensada como una terraza sobre el río se transforma en un espacio de alta apropiación por parte de la comunidad.

De las restantes unidades de gestión, destacan Forum Puerto Norte (U.G 2.1) y Dolfines Guaraní (U.G 5), por presentar un grado de ejecución de las obras de espacio público que supera el 50% aunque su espacio público está predominantemente destinado a circulación vehicular (apertura de calles) o acceso a los edificios privados (plazoletas)sin poseer otros usos que propicien la apropiación de la comunidad. En los restantes casos, se trata de unidades (U.G 4.2) que presentan paridad en los avances de obra pública y privada aunque

están destinadas principalmente a emprendimientos de uso privado con menor superficie reservada para espacio público (inferior al 40% del total del predio).

Por otra parte, se registran unidades con un alto porcentaje destinado a espacio público (U.G 1,6 y 7) pero que no presentan avance alguno en la materialización de dicho espacio debido a problemáticas vinculadas a la gestión del proyecto urbano como la transferencia de tierras desde el estado nacional hacia el municipio, la falta de consenso con inversores privados o dificultades en el proceso de intervención socio-urbanística sobre los asentamientos informales del área.

Desde esta aproximación, es posible considerar que en modalidades de gestión público-privada, el diseño y la materialización del espacio público tiene una condición subordinada respecto a los restantes componentes del proyecto urbano. Esto se corrobora en el caso de estudio a partir de verificar el mayor grado de avance en la ejecución de las obras privadas respecto a las destinadas a espacio público en la mayoría de las unidades. Permite inferir que desde la inversión privada se ha priorizado la materialización de los edificios y espacios privados de los conjuntos, relegando a un segundo plano la ejecución de las obras de espacio público, y consecuentemente su configuración como componente estructurador de la intervención sobre la costa.

Por otra parte, también se verifican dificultades en la gestión del PU desde el sector público, ya que varias unidades de gestión no han iniciado las obras previstas debido a problemas de concertación entre el municipio y el estado nacional, los inversores privados y la población de asentamientos informales. El caso de los terrenos pertenecientes a la ADIF es un claro ejemplo: a las dificultades del proceso de transferencia de las tierras desde la Nación hacia el municipio se agrega una intensa pugna de intereses de distintos actores: la ONG Movimiento Tren Para Todos que postula la preservación de los terrenos para el desarrollo de un nuevo sistema de transporte ferroviario; los referentes ligados a la construcción, desarrolladores, comercializadoras que buscan urbanizar la zona y que el lugar adopte nuevas propuestas de vivienda en altura, y algunos legisladores locales que impulsan un proyecto para destinar seis hectáreas del predio al Plan Procrear para construir 1.000 viviendas en edificios.

A partir de la complejidad de situaciones detectadas en la ejecución de este PU, resulta fundamental insistir en la posibilidad de que el proyecto del fragmento, del área de oportunidad, se resuelva maximizando esa oportunidad en beneficio colectivo. En este sentido, cabe una especial mención al protagonismo que en esta modalidad de intervención debe otorgarse a la dotación y calidad del espacio público entendiendo que el mismo requiere ser concebido como factor estructurante del proyecto urbano, tanto al interior de sí mismo como en su relación con la ciudad precedente. Para ello, se reafirma la necesidad de que el sector público, en todas sus instancias, reconozca en el proyecto urbano la posibilidad de cohesionar al conjunto de actores con diversidad de intereses, liderando operaciones urbanísticas basadas en la producción de ciudad con alta calidad de espacio público que beneficie a la comunidad en su conjunto y no sólo a la inversión privada.

Bibliografía

Aguilar, Marta (2002) *Grandes Proyectos de Transformación de Centralidad*. En Max Welch Guerra (Ed.): *Buenos Aires a la Deriva: Transformaciones Urbanas Recientes*; Ed.Biblos

Borja, Jordi y Muxí, Zaida (2003) *El espacio público: la ciudad y la ciudadanía*. Barcelona: Sociedad Editorial Electa.

Cuenya, Beatriz (2011) *Grandes proyectos y su impacto en la centralidad urbana*. Artículo publicado en *Revista digital Carajillo de la Ciudad n°10* disponible en: http://www.cafedelasciudades.com.ar/carajillo/10_art1.htm fecha de captura: 04/04/2013

Dezorzi, Silvina (2012) *"Refinería: el barrio de los contrates"* En *Diario La Capital* con fecha 15/04/2012.

Etulain, Juan Carlos y González Biffis, Alejandra (2014) *La Evolución del Proyecto Urbano. Intervenciones urbanas y cambios de paradigmas*; En *Cuaderno Urbano n°17*(173-196).

García, Lucas (2010) *"La Metamorfosis de Puerto Norte"*. En *Semanario Cruz del Sur* con fecha 20/10/2010.

Levin, Mirta (2011) *Grandes Proyectos Urbanos: la experiencia de la ciudad de Rosario, Argentina*. Artículo publicado en *Revista digital Café de las Ciudades* disponible en http://www.cafedelasciudades.com.ar/planes_119.htm fecha de captura:04/04/2013

Rosario (Argentina) Secretaría de Planeamiento(2007) *Plan Urbano Rosario 2007-2017*; Municipalidad de Rosario_Rosario

Verdaguer, Carlos (2005) *Evaluación del espacio público: Indicadores experimentales para la fase de proyecto*. Madrid, España. Escuela técnica Superior de Madrid.